

ваних на підвищення ефективності функціонування транспортної системи України у контексті європейських інтеграційних процесів.

Крім того, важливу роль відіграватиме реалізація галузевих програм, що стосуються проблем та перспектив розвитку туристичної індустрії України та у тому числі морського туризму.

Стратегічною метою розвитку туристичної індустрії в Україні можна визначити створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів.

Література

1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Єрмакова О. А. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/eprom/2008_43/st_43_15.pdf/.
3. Динаміка міжнародного туризму в світі у 2012 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://conf-cv.at.ua/forum/108-1112-1>.

Романенко К. М.,

*к.е.н., доцент кафедри національної економіки,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ: ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

Розбудова транспортно-логістичних центрів в Україні на сьогодні є одним з головних напрямків підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування і, в першу чергу, в міжнародному сполученні.

Одним з основних напрямів сучасної європейської транспортної політики є перехід до транспортно-термінальних систем вантажних перевезень, що дозволяють удосконалювати організацію перевезень, забезпечувати комплексне обслуговування споживачів транспортних послуг, створювати умови для розвитку комбінованих транспортувань. Адаптація європейського досвіду вимагає першочергового створення законодавчої бази щодо розвитку та успішного функціонування мережі транспортно-логістичних центрів в Україні.

Розглядаючи світовий досвід створення і функціонування логістичних центрів, особливої уваги закордонний досвід створення логістичних центрів в Європі, Китаї та Росії.

У Німеччині в 1993 р. було створено товариство розвитку і експлуатації логістичних центрів — Deutsche GVZ Gesellschaft mbH, за допомогою якого потім був реалізований план побудови 39 логістичних центрів. Центри транспортної логістики формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній [1].

Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями — учасниками проекту: інвесторами та інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; асоціаціями та спілками. При чому, державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів [2, с. 219].

В Італії створено регіональну логістичну платформу в області Фріулі-Венеція-Джулія, яка є системою взаємодії всіх регіональних мультимодальних транспортних вузлів, представлених транспортними структурами, в результаті взаємодії яких функціонує єдиний взаємопов'язаний і взаємодоповнюючий регіональний транспортний комплекс, який сприяє зростанню як вантажопотоків, так і пасажиропотоків.

В Китаї логістичні центри містять являють собою вільну економічну зону, в якій частково проводяться науково-дослідницькі розробки. Зокрема, в китайській провінції Тайвань логістичний центр поділений на три зони. В індустріальній зоні розміщене виробництво текстильної, хімічної та іншої промисловості. В науковій індустріальній зоні проходить дослідження й розвиток, підтримка виробництва й навчання за високотехнологічними напрямками. А в спеціальній зоні проводяться такі операції над вантажами, як складування, транспортування та торгівля.

В Японії логістичний центр (логістичний хаб) так, як і в Китаї створений за принципом вільної економічної зони. Тут проходить складування, класифікація, контроль, тестування, переробка, збір, запаковування та виставка імпортованих товарів [3, с. 74].

У Росії також велике значення надають проектам створення транспортно-логістичних центрів. Причому, на даному етапі свого розвитку, російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Тривають процеси злиття великих західних логістичних провайдерів з російськими компаніями, що володіють

мережею складів у регіонах і надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Ще одна особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг полягає в утворенні термінальних транспортно-логістичних центрів на базі державно-приватного партнерства [2, с. 219-220].

Що стосується України, то спеціалістами була розроблена Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів, в якій говориться про плани будівництва близько 50 логістичних центрів в Україні. Слід зазначити, що Україна знаходиться у вигідному геополітичному положенні, яке визначає її особливу роль у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків. Країни Євросоюзу усвідомлюють необхідність та потенційну користь від участі українських партнерів у багатосторонній співпраці у вказаній галузі.

Згідно комплексного аналізу, проведеного фахівцями Національної академії наук України щодо пріоритетності розвитку транспортно-логістичних центрів очевидним лідером є Київський регіон, а також Одеська область та АР Крим. Зокрема, в Одеській області запропоновано створити експериментальний транспортно-логістичний центр на базі Одеського та Кілійського морських портів. Найвигідніше розташування на головних магістралях має Одеса: тут сходяться три міжнародні магістралі — МТК № 9, МТК «Балтика — Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС). У той же час свої переваги можуть мати Дніпропетровська і Донецька області як високорозвинені регіони України [4].

Інтеграція України в світовий логістичний простір неможлива без створення міжнародної логістичної інфраструктури, зокрема важливих її елементів — логістичних центрів. Це дозволить вийти на новий рівень забезпечення доступності, надійності і функціональності логістики для споживачів. Сьогодні, в Україні доцільно приділити увагу створенню транспортно-логістичних систем в регіонах країни, активізувати роль держави в напрямку здійснення ряду економічних та законодавчих реформ, які сприятимуть залучення України до міжнародних проектів з питань розвитку мережі логістичних центрів.

Література

1. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.elc.ua.com.

2. Полякова О. М., Соломніков І. В. Передумови форсування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в Україні / О. М. Полякова, І. В. Соломніков // Вісник економіки і промисловості. — № 34. — 2011. — С. 217 — 222.

3. Ширяєва Л. В., Козеренко І. А. Перспективи розвитку логістичних центрів в Україні на основі Європейської та Азійської моделей / Л. В. Ширяєва, І. А. Козеренко // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. Володимира Даля. — № 4 (146). — 2011. — С. 74 — 81.

4. Дашченко Н. М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.nbuv.gov.ua.

Мельник Н. О.,

*к.е.н., ст. викладач кафедри «Економіка і менеджмент»,
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана
Петра Конашевича-Сагайдачного*

АНАЛІЗ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Сучасний розвиток України — це, насамперед, величезна в стабільності та зростанні багатьох показників система, яка повинна забезпечувати своєчасне формування та оновлення виробничих ресурсів. Що в свою чергу вимагає від держави формування ефективної інвестиційної та інноваційної політики для вітчизняних підприємств.

В умовах ринкової економіки функціонування і розвиток підприємств водного транспорту багато в чому зумовлені ефективністю їх інноваційного та інвестиційного розвитку. Тим часом статистичні дані останніх років підтверджують той факт, що для підприємств водного транспорту України характерна серйозна криза в інноваційній та інвестиційній сфері. Це обумовлено низьким рівнем інноваційної активності її суб'єктів та проблемами в забезпеченні інвестиційними ресурсами, що пояснюється відсутністю економічних механізмів і важелів для запровадження інновацій та інвестицій. Як результат, лише 10 % суднобудівних підприємств України використовують провідні промислові технології [1].

У розвинутих країнах інноваційна діяльність є одним з найважливіших засобів збагачення країни. Кількість інноваційно-активних промислових підприємств у цих країнах досягає 70 —